

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
11. Juli 2002 (11.07.2002)

PCT

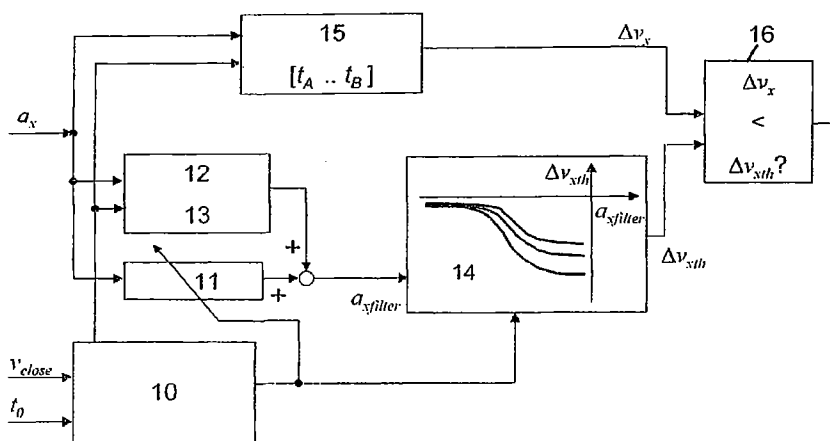
(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 02/053419 A1

- (51) Internationale Patentklassifikation⁷: B60R 21/01 (72) Erfinder; und
(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): ROELLEKE, Michael
(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE01/04408 [DE/DE]; Hirschlandener Strasse 66, 71229 Leon-
berg-Hoefingen (DE).
(22) Internationales Anmeldedatum: 22. November 2001 (22.11.2001) (81) Bestimmungsstaaten (national): JP, US.
(25) Einreichungssprache: Deutsch (84) Bestimmungsstaaten (regional): europäisches Patent (AT,
BE, CH, CY, DE, DK, ES, FI, FR, GB, GR, IE, IT, LU, MC,
(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch NL, PT, SE, TR).
(30) Angaben zur Priorität: 100 65 518.1 28. Dezember 2000 (28.12.2000) DE Veröffentlicht:
— mit internationalem Recherchenbericht
— vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche geltenden
Frist; Veröffentlichung wird wiederholt, falls Änderungen
eintreffen
(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von
US): ROBERT BOSCH GMBH [DE/DE]; Postfach 30 02
20, 70442 Stuttgart (DE).

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: METHOD FOR TRIGGERING MEANS OF RESTRAINT IN A MOTOR VEHICLE

(54) Bezeichnung: VERFAHREN ZUM AUSLÖSEN VON RÜCKHALTEMITTELN IN EINEM KRAFTFAHRZEUG



(57) Abstract: The invention relates to a method for triggering means of restraint in a motor vehicle when an impact or a collision with an object occurs. According to the invention, said means of restraint such as airbags or belt tensioners are triggered in a manner which is more adapted to the actual impact situation and the unnecessary triggering of means of restraint can be avoided. According to the inventive method, acceleration is captured in time in the form of at least one acceleration signal a_x . Speed ΔV_x is captured in time on the basis of said acceleration signal a_x . A threshold value ΔV_{xth} of the speed ΔV_x is determined as a triggering criterion. A pre-crash sensor system is used to determine the impact speed V_{close} and the time of impact t_0 before the impact occurs. The impact situation is classified on the basis of the impact speed V_{close} . Classification of the impact situation enables a time window $[t_A \dots t_B]$ for triggering to be determined, wherein the time progression of the speed ΔV_x is generated. The threshold value ΔV_{xth} for the speed ΔV_x is determined parallel thereto from the acceleration signal a_x , taking into account the classification of the impact situation.

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 02/053419 A1



Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

(57) Zusammenfassung: Mit der vorliegenden Erfindung wird ein Verfahren zum Auslösen von Rückhaltemitteln in einem Kraftfahrzeug im Falle eines Aufpralls bzw. einer Kollision mit einem Objekt vorgeschlagen, bei dem das Auslösen der Rückhaltemittel, wie z.B. Airbags und Gurtstraffer, besser an die konkrete Aufprallsituation angepasst ist und insbesondere ein unnötiges Auslösen von Rückhaltemitteln vermieden werden kann. Im Rahmen dieses Verfahrens wird der zeitliche Verlauf der Beschleunigung in Form mindestens eines Beschleunigungssignals, a_x , erfasst. Aus dem Beschleunigungssignal a_x wird der zeitliche Verlauf einer Geschwindigkeit ΔV_x generiert. Als Auslösekriterium wird dann ein Schwellwert ΔV_{xth} für die Geschwindigkeit ΔV_x bestimmt. Erfindungsgemäß werden dazu mit Hilfe einer Precrash-Sensorik schon vor dem Aufprall die Aufprallgeschwindigkeit V_{close} und der Aufprallzeitpunkt t_0 ermittelt. Anhand der Aufprallgeschwindigkeit V_{close} wird die Aufprallsituation klassifiziert. Mit Hilfe der Klassifizierung der Aufprallsituation wird ein Auslösezeitfenster $[t_A \dots t_B]$ bestimmt, in welchem der zeitliche Verlauf der Geschwindigkeit ΔV_x generiert wird, und parallel dazu wird aus dem Beschleunigungssignal a_x der Schwellwert ΔV_{xth} für die Geschwindigkeit ΔV_x ermittelt, wobei die Klassifizierung der Aufprallsituation berücksichtigt wird.

Verfahren zum Auslösen von Rückhaltemitteln in einem Kraftfahrzeug

5

Stand der Technik

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Auslösen von Rückhaltemitteln in einem Kraftfahrzeug im Falle eines Aufpralls bzw. einer Kollision mit einem Objekt. Das
10 Verfahren bezieht sich in erster Linie auf das Auslösen von nicht reversiblen Rückhaltemitteln, wie z.B. pyrotechnischen Gurtstraffern und Airbags. Dazu wird der zeitliche Verlauf der Beschleunigung in Form mindestens eines Beschleunigungssignals erfasst. Aus dem Beschleunigungssignal wird dann der zeitliche Verlauf einer Geschwindigkeit generiert. Als Auslösekriterium wird ein Schwellwert
15 für die Geschwindigkeit bestimmt.

Die aus der Praxis bekannten Airbag-Steuergeräte messen bei einem Unfall die Beschleunigung in der Fahrgastzelle und bestimmen aufgrund dieser Beschleunigung, wann Rückhaltemittel, wie Gurtstraffer und Airbags, ausgelöst werden müssen.
20

In der EP 0 458 796 B1 wird ein Verfahren der eingangs genannten Art zum Auslösen von Rückhaltemitteln bei einem Sicherungssystem für Fahrzeuginsassen beschrieben, bei dem ein Beschleunigungssignal mit Hilfe eines geeigneten Beschleunigungsaufnehmers erfasst wird. Durch zeitliche Integration ggf. in Verbindung mit einer geeigneten Wichtung wird dieses Beschleunigungssignal in eine Geschwindigkeit umgewandelt. Als Auslösekriterium dient ein Schwellwert für die Geschwindigkeit. Bei dem aus der EP 0 458 796 B1 bekannten Verfahren wird der Schwellwert in Abhängigkeit von einer oder mehreren Zustandsgrößen oder von
25 zeitlich zurückliegenden Zustandsgrößen des Kraftfahrzeugs bestimmt. Als Zustandsgröße kommen beispielsweise das Beschleunigungssignal selbst, ein daraus abgeleitetes Signal, wie die Geschwindigkeit, oder auch die im Crash ablaufende Zeit in Frage.
30

In jedem Fall wird der Schwellwert im Rahmen des bekannten Verfahrens so gewählt, dass er ein sicheres und zuverlässiges Auslösen der erforderlichen Rückhaltemittel in allen in Betracht kommenden Aufprallsituationen gewährleistet, unabhängig von der Art des Kollisionspartners und der Aufprallgeschwindigkeit, d.h. der Relativgeschwindigkeit zwischen dem Kraftfahrzeug und dem Kollisionspartner. Eine dynamische Anpassung des Schwellwerts an die konkrete Aufprallsituation ist hier nicht möglich, da hier weder eine geeignete Sensorik noch eine entsprechende Signalauswertung vorgesehen ist.

10

Vorteile der Erfindung

Mit der vorliegenden Erfindung wird ein Verfahren vorgeschlagen, bei dem das Auslösen von Rückhaltemitteln, wie z.B. Airbags und Gurtstraffern, besser an die konkrete Aufprallsituation angepasst ist und insbesondere ein unnötiges Auslösen von Rückhaltemitteln vermieden werden kann.

Dies wird erfindungsgemäß dadurch erreicht, dass mit Hilfe einer Precrash-Sensorik schon vor dem Aufprall die Aufprallgeschwindigkeit und der Aufprallzeitpunkt ermittelt werden, dass die Aufprallsituation anhand der Aufprallgeschwindigkeit klassifiziert wird, dass mit Hilfe der Klassifizierung der Aufprallsituation ein Auslösezeitfenster bestimmt wird, in welchem der zeitliche Verlauf der Geschwindigkeit generiert wird, und dass parallel dazu aus dem Beschleunigungssignal ein Schwellwert für die Geschwindigkeit ermittelt wird, wobei die Klassifizierung der Aufprallsituation berücksichtigt wird.

Erfindungsgemäß ist zunächst erkannt worden, dass die aus dem Stand der Technik bekannten „Single-Point-Sensing-Systeme“ in sinnvoller Weise durch eine im Kraftfahrzeug einzubauende Precrash-Sensorik erweiterbar sind, um vorausschauend mögliche Kollisionspartner in der Umgebung des Fahrzeugs zu erkennen. Mit Hilfe der Precrash-Sensorik lassen sich die Aufprallgeschwindigkeit (Closing Velocity v_{close}) und der Aufprallzeitpunkt (t_0), d.h. die Zeitdifferenz bis zum Aufprall auf das Objekt, ermitteln. Umfasst die Precrash-Sensorik mindestens zwei in geeigneter Weise angeordnete Precrash-Sensoren, so lässt sich mittels eines

Triangulierungsverfahrens zusätzlich auch der Offset, d.h. die Aufprallstelle und der Aufprallwinkel, bestimmen. Im Rahmen der Precrash-Sensierung können beispielsweise Radarmessungen, Infrarotmessungen oder auch optische Messverfahren zum Einsatz kommen.

5

Desweiteren ist erfindungsgemäß erkannt worden, dass sich die in Betracht kommenden Aufprallsituationen in sinnvoller Weise anhand der Aufprallgeschwindigkeit klassifizieren lassen, da die Aufprallgeschwindigkeit alleine bereits Aussagen über die Crasheschwere zulässt, obwohl die optimale Auslösezeit und die maximal benötigten Rückhaltemittel von weiteren Parametern abhängen, wie der Art des Aufpralls, dem Massenverhältnis der Kollisionspartner und dem Verhältnis der Steifigkeiten der Kollisionspartner. Die erfindungsgemäße Klassifizierung der Aufprallsituation anhand der Aufprallgeschwindigkeit ermöglicht des weiteren eine Eingrenzung der zu ermittelnden Auslösezeit auf ein Auslösezeitfenster $[t_A...t_B]$.
10 Dadurch wird die Möglichkeit geschaffen, in die Bestimmung des Schwellwerts auch Informationen über den Crashverlauf nach dem Aufprallzeitpunkt t_0 bis zum Beginn t_A des Auslösezeitfensters $[t_A...t_B]$ einfließen zu lassen. Außerdem kann die Generierung des zeitlichen Verlaufs der Geschwindigkeit aus dem Beschleunigungssignal nun auf das Auslösezeitfenster beschränkt werden.

20

Erfindungsgemäß ist schließlich noch erkannt worden, dass es sinnvoll ist, die konkrete Aufprallsituation bei der Bestimmung des Schwellwerts aus dem Beschleunigungssignal zu berücksichtigen, da beispielsweise höhere Aufprallgeschwindigkeiten ein sensibleres Auslösen der Rückhaltemittel erfordern als niedrige Aufprallgeschwindigkeiten. Deshalb wird erfindungsgemäß auch bei der Ermittlung des Schwellwerts die Klassifizierung der Aufprallsituation berücksichtigt.

25

In einer vorteilhaften Ausgestaltung des erfindungsgemäßen Verfahrens werden mit Hilfe der Klassifizierung der konkreten Aufprallsituation auch die in dieser Aufprallsituation maximal benötigten Rückhaltemittel bestimmt.

30

Grundsätzlich gibt es verschiedene Möglichkeiten für die Klassifizierung der Aufprallsituationen anhand der Aufprallgeschwindigkeit. In einer vorteilhaften Variante für zweistufige Rückhaltemittel werden Geschwindigkeitscluster in Form von Ge-

schwindigkeitsbereichen für die Aufprallgeschwindigkeit gebildet, wobei die Clustergrenzen entsprechend der jeweils maximal erforderlichen Rückhaltemittel gewählt sind. In diesem Fall sind die Geschwindigkeitscluster definiert als die Geschwindigkeitsbereiche, in denen für alle in Betracht kommenden Aufprallsituationen

- 5 - entweder kein Rückhaltemittel erforderlich ist (Cluster C0)
- oder im nicht gegurteten Zustand (unbelted) für einen Teil der in Frage kommenden Aufprallsituationen die erste Stufe der Rückhaltemittel erforderlich ist, während im gegurteten Zustand noch kein Rückhaltemittel erforderlich ist (Cluster C1),
- 10 - oder im gegurteten Zustand (belted) für einen Teil der in Frage kommenden Aufprallsituationen die erste Stufe der Rückhaltemittel erforderlich ist, während die zweite Stufe der Rückhaltemittel weder im nicht gegurteten Zustand noch im gegurteten Zustand erforderlich ist (Cluster C2),
- 15 - oder im nicht gegurteten Zustand für einen Teil der in Frage kommenden Aufprallsituationen die erste und zweite Stufe der Rückhaltemittel erforderlich ist, während die zweite Stufe der Rückhaltemittel im gegurteten Zustand nicht erforderlich ist (Cluster C3),
- 20 - oder sowohl im nicht gegurteten Zustand als auch im gegurteten Zustand für einen Teil der in Frage kommenden Aufprallsituationen die erste und zweite Stufe der Rückhaltemittel erforderlich ist (Cluster C4).

Im Rahmen der Klassifizierung einer konkreten Aufprallsituation wird die entsprechende Aufprallgeschwindigkeit einem dieser Geschwindigkeitscluster zugeordnet. Die maximal erforderlichen Rückhaltemittel lassen sich dann einfach aufgrund der Klassifizierung der Aufprallsituation bzw. der Zuordnung zu dem entsprechenden Geschwindigkeitscluster bestimmen.

Die voranstehend erläuterte Klassifizierung der Aufprallsituationen erweist sich auch deshalb als vorteilhaft, weil das Auslösezeitfenster für eine bestimmte Aufprallsituation einfach mit Hilfe der Geschwindigkeitswerte ermittelt werden kann, die die Clustergrenzen des der entsprechenden Aufprallgeschwindigkeit zugeordneten Geschwindigkeitsclusters bilden.

Im Rahmen des erfindungsgemäßen Verfahrens wird aus dem Beschleunigungssignal der zeitliche Verlauf einer Geschwindigkeit generiert. Auch hierfür gibt es grundsätzlich verschiedene Möglichkeiten. In einer einfachsten Variante wird das Beschleunigungssignal lediglich zeitlich integriert. Das daraus resultierende Arbeitssignal kann dann noch mit einer geeigneten Wichtungsfunktion gewichtet werden. Das Beschleunigungssignal kann allerdings auch zunächst gewichtet werden, um anschließend das daraus resultierende Arbeitssignal zeitlich zu integrieren. Schließlich ist es auch möglich, zwei Wichtungen vorzunehmen, nämlich eine erste Wichtung vor der zeitlichen Integration und eine zweite Wichtung nach der zeitlichen Integration.

Wie bereits erwähnt, wird erfindungsgemäß auch bei der Ermittlung des Schwellwerts die Klassifizierung der Aufprallsituation berücksichtigt. In einer Variante des erfindungsgemäßen Verfahrens wird das Beschleunigungssignal zur Ermittlung des Schwellwerts gefiltert und/oder transformiert, wobei die Transformation vor oder nach der Filterung erfolgen kann. Hierbei erweist es sich als vorteilhaft, wenn zumindest ein Teil der Filterparameter und/oder der Transformationsparameter in Abhängigkeit von der jeweiligen Klassifizierung der Aufprallsituation bestimmt wird, um der konkreten Aufprallsituation Rechnung zu tragen.

In einer besonders vorteilhaften Weiterbildung des erfindungsgemäßen Verfahrens wird das Objekt, d.h. der Kollisionspartner, hinsichtlich seiner Masse und seiner Steifigkeit durch Auswertung des zeitlichen Verlaufs der Beschleunigung nach dem Aufprallzeitpunkt klassifiziert. Diese Objektklassifizierung kann dann ebenfalls bei der Bestimmung des Schwellwerts berücksichtigt werden, was zusätzlich zu einer genaueren Bestimmung der Auslösezeit und der maximal benötigten Rückhaltemittel beiträgt.

Zur Objektklassifizierung kann zum einen die Interaktion des Kraftfahrzeugs mit dem Objekt zu Beginn des Aufpralls in Abhängigkeit von der Klassifizierung der Aufprallsituation ausgewertet werden. In diesem Zusammenhang erweist es sich als vorteilhaft, eine Kurzzeitintegration des Beschleunigungssignals nach dem Aufprallzeitpunkt durchzuführen und auszuwerten, um starker Signalspitzen zu

Beginn des Aufpralls zu erfassen, und/oder den Signalanstieg nach dem Aufprallzeitpunkt auszuwerten.

5 Zum anderen können zur Objektklassifizierung Bruchvorgänge im Kraftfahrzeug und Änderungen der Barrierenhärte im Verlauf des Aufpralls über hochfrequente Schwingungen im Beschleunigungssignal erfasst werden und in Abhängigkeit von der Klassifizierung der Aufprallsituation ausgewertet werden. Die hochfrequenten Schwingungen im Beschleunigungssignal lassen sich einfach mit Hilfe eines Hochpassfilters erfassen. Die Auswertung kann dann über Spitzenwerte erfolgen.

10

In einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung des erfindungsgemäßen Verfahrens wird das Beschleunigungssignal zusätzlich auch vor dem eigentlichen Aufprall bis zum Aufprallzeitpunkt ausgewertet, um eine etwaige Vorverlagerung der Fahrzeuginsassen bzw. eine sogenannte „Out-of-position“-Situation vor dem Aufprall zu erkennen und bei der Auslösung der Rückhaltemittel zu berücksichtigen. Entsprechende Informationen können durch zweifache Integration des Beschleunigungssignals gewonnen werden und mit weiteren Insassenparametern, wie der Sitzposition, der Lenkradeinstellung und/oder dem Insassengewicht, kombiniert werden.

20

Zeichnungen

25 Wie bereits voranstehend ausführlich erörtert, gibt es verschiedene Möglichkeiten, die Lehre der vorliegenden Erfindung in vorteilhafter Weise auszugestalten und weiterzubilden. Dazu wird einerseits auf die dem Patentanspruch 1 nachgeordneten Patentansprüche und andererseits auf die nachfolgende Beschreibung eines Ausführungsbeispiels der Erfindung anhand der Zeichnungen verwiesen.

30

Fig. 1 zeigt eine Aufteilung des Wertebereichs der Aufprallgeschwindigkeit (v_{close} -Achse) in Geschwindigkeitscluster (C0 bis C4) mit typischen Auslöseanforderungen für einen zweistufigen Airbag bei unterschiedlichen Crashtypen (y-Achse),

Fig. 2 zeigt den zeitlichen Verlauf der Beschleunigung a im Falle einer Kollision bei Precrash-Sensierung,

- 5 Fig. 3 zeigt den zeitlichen Verlauf dreier Beschleunigungssignale und der daraus generierten Geschwindigkeitssignale bei gleicher Aufprallgeschwindigkeit aber unterschiedlicher Craschschwere und

10 Fig. 4 den Ablauf einer Variante des erfindungsgemäßen Verfahrens in Form eines Blockschaltbildes.

Beschreibung des Ausführungsbeispiels

- 15 Im Rahmen des erfindungsgemäßen Verfahrens zum Auslösen von Rückhaltemitteln in einem Kraftfahrzeug werden schon vor einem etwaigen Aufprall bzw. einer Kollision mit einem Objekt der Aufprallzeitpunkt und die Aufprallgeschwindigkeit, d.h. die Relativgeschwindigkeit zwischen Kraftfahrzeug und Kollisionspartner mit Hilfe einer entsprechenden Precrash-Sensorik ermittelt. Auf der Grundlage
20 der so bestimmten Aufprallgeschwindigkeit wird dann die Aufprallsituation klassifiziert. Diese Klassifizierung der Aufprallsituation wird nachfolgend anhand von Fig. 1 für den Fall von zweistufigen Rückhaltemitteln näher erläutert.

- 25 Die x-Achse des in Fig. 1 dargestellten Diagramms gibt den Wertebereich der möglichen Aufprallgeschwindigkeiten v_{close} wieder. Im hier dargestellten Fall ist der Wertebereich in vier verschiedene Geschwindigkeitsbereiche aufgeteilt, die die sogenannten Geschwindigkeitscluster C0 bis C4 bilden. Die Clustergrenzen sind hier so gewählt, dass mit zunehmender Aufprallgeschwindigkeit bei jeder Clustergrenze ein weiteres Rückhaltemittel bzw. eine weitere Stufe eines Rückhaltemittels als maximal erforderliches Rückhaltemittel hinzukommt. Die y-Achse des
30 Diagramms gibt eine Skala von Crashtypen wieder, deren Stärke von unten nach oben zunimmt. Darin sind von unten nach oben die folgenden Crashtypen aufgeführt: (1) Situationen, die kein Auslösen erfordern (misuses), (2) seitlicher Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug (car to car side), (3) Unterfahmung eines

LKW-Trailors (truck underride), (4) Zusammenstoß mit einem entgegenkommen-
den Fahrzeug bei Überholmanöver mit einer Überdeckung von 40% (offset crash
deformable barrier), (5) Zusammenstoß mit einem Baum oder Pfahl (pole), (6)
Aufprall auf ein starres Hindernis in einem Winkel von 30° (angular crash rigid
5 barrier) und (7) frontaler Aufprall auf ein starres Hindernis (rigid barrier 0°). Der
Cluster C0 ist als der Geschwindigkeitsbereich definiert, in dem für alle in der y-
Achse des Diagramms aufgeführten Aufprallsituationen keine Airbagauslösung
erforderlich ist. Dieser Bereich ist straffiert dargestellt. Im Geschwindigkeitsbereich
des Clusters C1 ist im nicht gegurteten Zustand (unbelted) für einen Teil der in
10 Frage kommenden Aufprallsituationen die erste Stufe der Rückhaltemittel erfor-
derlich, während im gegurteten (belted) Zustand noch kein Rückhaltemittel erfor-
derlich ist. Dies wird durch die Kurve U1 verdeutlicht, die den straffierten Bereich
von dem nicht straffierten Bereich trennt. Im Geschwindigkeitsbereich des Clusters
C2 ist im gegurteten Zustand für einen Teil der in Frage kommenden Aufprall-
15 situationen die erste Stufe der Rückhaltemittel erforderlich, während die zweite
Stufe der Rückhaltemittel weder im nicht gegurteten Zustand noch im gegurteten
Zustand erforderlich ist, was sich aus der Kurve B1 ergibt. Im Geschwindigkeitsbe-
reich des Clusters C3 ist im nicht gegurteten Zustand für einen Teil der in Frage
kommenden Aufprallsituationen die erste und zweite Stufe der Rückhaltemittel
20 erforderlich, während die zweite Stufe der Rückhaltemittel im gegurteten Zustand
nicht erforderlich ist. Dies wird durch die Kurve U2 veranschaulicht. Im Geschwin-
digkeitsbereich des Clusters C4 ist schließlich sowohl im nicht gegurteten Zustand
als auch im gegurteten Zustand für einen Teil der in Frage kommenden Aufprall-
situationen die erste und zweite Stufe der Rückhaltemittel erforderlich, was durch
25 die Kurve B2 ausgedrückt wird.

Die in Fig. 1 als Balken U1, B1, U2 und B2 dargestellten Clustergrenzen definieren
also im vorliegenden Fall gleichzeitig die maximal erforderlichen Rückhaltemittel
für eine entsprechend klassifizierte Aufprallsituation.

30

Der in Fig. 2 dargestellte zeitliche Verlauf der Beschleunigung a im Fall einer Kollis-
sion kann durch die Informationen der im Rahmen des erfindungsgemäßen Ver-
fahrens eingesetzten Precrash-Sensorik in zwei Bereiche aufgeteilt werden, näm-
lich den sogenannten Pre-braking-Bereich vor dem eigentlichen Aufprall, d.h. vor

dem Aufprallzeitpunkt t_0 , und den Crashverlauf ab Berührung mit dem Objekt, d.h. ab dem Aufprallzeitpunkt t_0 .

Da im Rahmen des erfindungsgemäßen Verfahrens der Aufprallzeitpunkt t_0 und somit auch die bis zum Aufprall noch verbleibende Zeit bestimmt wird, besteht nun
5 die Möglichkeit, die bis zum Aufprallzeitpunkt t_0 erfassten Beschleunigungsdaten auszuwerten, um eine Aussage über eine etwaige Vorverlagerung bzw. „Out-of-position“-Situation der Fahrzeuginsassen zu machen. So können Pre-braking-Situationen, wie z.B. das Überfahren eines Hindernisses oder ein Bremsmanöver
10 direkt vor dem eigentlichen Crash, nun in ihren Auswirkungen auf die Fahrzeuginsassen erfasst werden. In diesem Zusammenhang erweist sich die Betrachtung einer freien Masse im Kraftfahrzeug in Verbindung mit den nutzbaren Beschleunigungsdaten ab Werten von beispielsweise 3g als ausreichend, da Beschleunigungen dieser Größenordnung Bewegungskorrekturen durch Muskelkraft ausschließen.
15 Die zu erwartende Vorverlagerung der Fahrzeuginsassen vor dem eigentlichen Crash kann einfach durch zweifache Integration des Beschleunigungssignals a bewertet werden. Diese Informationen können ggf. in Verbindung mit weiteren Insasseninformationen, wie z.B. der Sitzposition, der Lenkradstellung, dem Insassengewicht, etc., benutzt werden, um beispielsweise den Abstand eines
20 Insassen vom Lenkrad direkt vor dem Crash zu bestimmen. Je nach Ausmaß der zu erwartenden Vorverlagerung, kann dann beispielsweise die Aggressivität des Airbags verändert werden.

Wie bereits erwähnt, beginnt der eigentliche Crashverlauf ab dem Aufprallzeitpunkt t_0 . Anhand der Aufprallgeschwindigkeit v_{close} und der darauf basierenden Zuordnung eines bestimmten Geschwindigkeitsclusters kann ein Auslösezeitfenster
25 $[t_A...t_B]$ für die jeweilige Aufprallsituation angegeben werden. Dieses Auslösezeitfenster $[t_A...t_B]$ bestimmt den zeitlichen Arbeitsbereich für die Generierung des zeitlichen Verlaufs einer Geschwindigkeit. Dazu kann das Beschleunigungssignal
30 beispielsweise einfach zeitlich integriert werden. Über die Klassifizierung der Aufprallsituation anhand der Aufprallgeschwindigkeit v_{close} wird auch die Parametrisierung von Funktionen durchgeführt, die zur Bestimmung eines Schwellwerts für die Geschwindigkeit auf das Beschleunigungssignal angewendet werden, wie z.B. eine Filterfunktion und eine Transformation.

Bei Kenntnis des Aufprallzeitpunkts t_0 und unter Berücksichtigung der Aufprallgeschwindigkeit v_{close} bzw. des entsprechenden Geschwindigkeitsclusters kann nun durch Auswertung des zeitlichen Verlaufs der Beschleunigung außerdem auch
5 eine Klassifizierung des Kollisionspartners durchgeführt werden, was nachfolgend näher erläutert wird.

Besonders aussagekräftig ist der Signalverlauf direkt nach dem Aufprallzeitpunkt t_0 , der sogenannte „first peak“ des Beschleunigungssignals, da beispielsweise bei
10 harten Kollisionspartnern schon bei der ersten Berührung starke Signalspitzen auftreten. Diese können über Kurzzeitintegration des Beschleunigungssignals erfasst werden. In Ergänzung oder alternativ dazu kann auch der erste Signalanstieg des Beschleunigungssignals erfasst werden. Bei der Auswertung des „first peak“ wird die Interaktion des Kraftfahrzeugs mit dem Kollisionspartner zu Beginn
15 des Crashes bewertet. Die in Folge ablaufenden Bruchvorgänge im Kraftfahrzeug und Änderungen der Barrierenhärte werden durch hochfrequente Schwingungen im Beschleunigungssignal (Oszillationen) angezeigt. Änderungen der Barrierenhärte treten beispielsweise bei Fahrzeug-Fahrzeug Zusammenstößen auf, da bei einem Kraftfahrzeug hinter dem relativ weichen Vorbau sehr harte Strukturen, wie
20 Längsträger und Motor, angeordnet sind. Die hochfrequenten Schwingungen im Beschleunigungssignal können mittels eines Hochpassfilters erfasst werden und beispielsweise über Spitzenwerte abgefragt werden.

Im oberen Teil der Fig. 3 sind beispielhaft drei reale Beschleunigungssignale A, B
25 und C dargestellt, die drei Crashverläufe mit unterschiedlichen Kollisionspartnern aber bei gleicher Aufprallgeschwindigkeit wiedergeben. Kurve A gibt einen Frontalzusammenstoß im Winkel von 30° wieder. Bei der Kurve B handelt es sich um einen Fahrzeug-Fahrzeug-Zusammenstoß im Winkel von 90° , während die Kurve C einen Zusammenstoß zweier Fahrzeuge im Winkel von 75° beschreibt. Im unteren
30 Teil der Fig. 4 sind die daraus abgeleiteten Geschwindigkeitsverläufe für A, B und C dargestellt. Die Signale sind bis zur geforderten Auslösung bzw. im Falle des Signals C ohne zeitliche Begrenzung dargestellt. Das Beschleunigungssignal A zeigt einen sehr deutlichen Anfangspeak, obwohl das entsprechende Geschwindigkeitssignal im weiteren Verlauf eher schwächer wird. Die drei Beschleu-

nigungssignale A, B und C können mit den voranstehend beschriebenen Funktionen sehr gut hinsichtlich der entsprechenden Kollisionspartner klassifiziert werden.

Wie bereits erwähnt, können im Rahmen des erfindungsgemäßen Verfahrens
5 mehrere Precrash-Sensoren eingesetzt werden, um zusätzlich zum Aufprallzeitpunkt t_0 und der Aufprallgeschwindigkeit v_{close} Informationen über die Objektbewegungsrichtung und die Aufprallzone im Crash, d.h. die Aufprallstelle und den Aufprallwinkel, zu gewinnen. Das Blockschaftbild der Fig. 4 bezieht sich auf eine Variante des erfindungsgemäßen Verfahrens, bei der lediglich ein Precrash-Sensor
10 eingesetzt wird. Eine mögliche Erweiterung auf einen zweiten Precrash-Sensor hat erst einmal keinen direkten Einfluss auf den Auslösealgorithmus. Es kann allerdings ein erweitertes Crashclustering vorgenommen werden, bei dem der Überdeckungsgrad oder der Belastungsgrad der einzelnen Längsträger berücksichtigt werden.

15 Im Fall des in Fig. 4 dargestellten Ablaufs eines erfindungsgemäßen Verfahrens werden die mit Hilfe der Precrash-Sensorik ermittelte Aufprallgeschwindigkeit v_{close} und die Zeitdifferenz Δt bis zum Aufprall, d.h. bis zum Aufprallzeitpunkt t_0 , in einem ASIC im Precrash-Sensor selbst digitalisiert und in geeigneter Weise zu
20 einem zentralen Steuergerät übertragen, wo das sogenannte Precrash Processing 10 stattfindet.

Die Verarbeitung des Beschleunigungssignals im Rahmen des Precrash Processing 10 erfolgt in zwei Abschnitten, wie bereits in Verbindung mit den Figuren 2 und 3 erläutert. Bei den Pre-braking Berechnungen, die in Fig. 4 nicht dargestellt sind, wird die Vorverlagerung mittels zweifacher Integration des Beschleunigungssignals berechnet, so dass sie ggf. beim Auslösen der Rückhaltemittel berücksichtigt werden kann.

30 Im Rahmen des Precrash Processing 10 wird außerdem die Aufprallsituation, d.h. der Crashverlauf, der mit dem Aufprallzeitpunkt t_0 beginnt, anhand der Aufprallgeschwindigkeit v_{close} klassifiziert. Dazu wird die Aufprallgeschwindigkeit v_{close} einem entsprechenden Geschwindigkeitscluster zugeordnet. Auf der Basis dieser Klassifizierung wird ein Auslösezeitfenster $[t_A...t_B]$ bestimmt, in dem das Auslösen der

maximal erforderlichen Rückhaltemittel erfolgen muss. Außerdem werden die Parameter für die Funktionen Filtering 11, First Peak 12, Oszillation 13 und Transformation 14 berechnet oder wie beispielsweise im Fall der Transformation 14 in Form von entsprechenden Kennlinien abgerufen.

5

Bei 15 wird der zeitliche Verlauf einer Geschwindigkeit aus dem Beschleunigungssignal a_x generiert, indem das Beschleunigungssignal a_x in dem ermittelten Auslösezeitfenster $[t_A \dots t_B]$ zeitlich integriert wird. Parallel dazu erfolgt bei 11 die Filterung des Beschleunigungssignals a_x , bei 12 die Ermittlung und Bewertung des „first peak“ und bei 13 die Bewertung der Oszillationen im Beschleunigungssignal a_x . Durch die zusätzlichen Informationen, die die Funktionen „first peak“ 12 und „Oszillationen“ 13 liefern, kann die Aufprallsituation besser bewertet werden als durch eine einfache Filterung 11. Deshalb wird der Bestimmung des Schwellwerts Δv_{xth} für die Geschwindigkeit Δv_x die Summe der Funktionen 11 bis 13 $a_{xfilter}$ zugrunde gelegt. Der Schwellwert Δv_{xth} wird im Integralpfad über die Transformation 14 generiert. Der direkte Vergleich des Schwellwerts Δv_{xth} mit dem bei 15 berechneten Integral Δv_x erzeugt die Auslöseentscheidung bei 16.

Abschließend sei nochmals darauf hingewiesen, dass das erfindungsgemäße Verfahren darauf abzielt, die zur Verfügung stehenden Informationen aus dem Beschleunigungssignal und einer zusätzlichen Precrash-Sensorik so zu kombinieren, dass ein möglichst robuster, gegen Misuses-Bedingungen unempfindlicher Auslösealgorithmus mit höheren Schwellwerten zur Verfügung steht. Dabei ermöglicht die Precrash-Sensierung eine verbesserte Anpassung des Auslösealgorithmus an die konkrete Crashsituation, indem bei der Bestimmung des Schwellwerts für das Auslösen der Rückhaltemittel die jeweilige Aufprallsituation berücksichtigt wird. Mit Hilfe der Precrash-Sensorik wird außerdem die Sicherheit gegen Fehlauslösungen bei Bagatellunfällen und Misuses erhöht, da alle Fahrmanöver erfasst und klassifiziert werden, so dass die Rückhaltemittel tatsächlich nur bei Kollisionen mit Hindernissen ausgelöst werden.

So können mit Hilfe der Precrash-Sensorik neben dem Aufprallzeitpunkt und der zu erwartenden Aufprallgeschwindigkeit die Auslösezeit und die maximal benötigten Rückhaltemittel in Abhängigkeit von der Crashschwere bestimmt werden, die

außerdem auch vom Massenverhältnis und dem Verhältnis der Steifigkeiten der beiden Kollisionspartner abhängig sind. Diese vor dem Aufprall unbekannten Größen können erst im Crashverlauf aus den Beschleunigungsdaten ermittelt werden. Dazu wird der Verlauf des ersten Kollisionspeaks bewertet, der Aussagen über die

5 Steifigkeitsverhältnisse zu Beginn des Crashes erlaubt. Die Stärke der Oszillationen im Beschleunigungssignal bis zur zeitlich letzt möglichen Auslösung der Rückhalttemittel läßt zusätzlich Aussagen über die Härte des Objekts zu. So zeigen beispielsweise geringe Signaloszillationen ein schwaches Brechen der Fahrzeugstruktur an, was auf eine weiche Barriere schließen läßt. Auf diese Weise

10 kann auch der Kollisionspartner hinsichtlich der Massenverhältnisse und der Steifigkeit klassifiziert werden.

Patentansprüche

1. Verfahren zum Auslösen von Rückhaltemitteln in einem Kraftfahrzeug im
5 Falle eines Aufpralls bzw. einer Kollision mit einem Objekt,
 - wobei der zeitliche Verlauf der Beschleunigung in Form mindestens eines Beschleunigungssignals a_x erfasst wird,
 - wobei aus dem Beschleunigungssignal a_x der zeitliche Verlauf einer Geschwindigkeit Δv_x generiert wird und
 - 10 - wobei als Auslösekriterium ein Schwellwert Δv_{xth} für die Geschwindigkeit Δv_x bestimmt wird,dadurch gekennzeichnet,
 - dass mit Hilfe einer Precrash-Sensorik schon vor dem Aufprall die Aufprallgeschwindigkeit v_{close} und der Aufprallzeitpunkt t_0 ermittelt werden,
 - 15 - dass die Aufprallsituation anhand der Aufprallgeschwindigkeit v_{close} klassifiziert wird,
 - dass mit Hilfe der Klassifizierung der Aufprallsituation ein Auslösezeitfenster $[t_A...t_B]$ bestimmt wird, in welchem der zeitliche Verlauf der Geschwindigkeit Δv_x generiert wird,
 - 20 - und dass parallel dazu aus dem Beschleunigungssignal a_x der Schwellwert Δv_{xth} für die Geschwindigkeit Δv_x ermittelt wird, wobei die Klassifizierung der Aufprallsituation berücksichtigt wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass mit Hilfe der
25 Klassifizierung der Aufprallsituation die maximal benötigten Rückhaltemittel bestimmt werden.
3. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 oder 2 für zweistufige Rückhaltemittel, dadurch gekennzeichnet, dass die Aufprallgeschwindigkeit v_{close} im Rahmen der Klassifizierung der Aufprallsituation einem sogenannten Geschwindigkeitscluster zugeordnet wird, der als Geschwindigkeitsbereich definiert ist, in dem
30 für alle in Betracht kommenden Aufprallsituationen
 - entweder kein Rückhaltemittel erforderlich ist (Cluster C0)

- oder im nicht gegurteten Zustand für einen Teil der in Frage kommenden Aufprallsituationen die erste Stufe der Rückhaltemittel erforderlich ist, während im gegurteten Zustand noch kein Rückhaltemittel erforderlich ist (Cluster C1),
 - oder im gegurteten Zustand für einen Teil der in Frage kommenden Aufprallsituationen die erste Stufe der Rückhaltemittel erforderlich ist, während die zweite Stufe der Rückhaltemittel weder im nicht gegurteten Zustand noch im gegurteten Zustand erforderlich ist (Cluster C2),
 - oder im nicht gegurteten Zustand für einen Teil der in Frage kommenden Aufprallsituationen die erste und zweite Stufe der Rückhaltemittel erforderlich ist, während die zweite Stufe der Rückhaltemittel im gegurteten Zustand nicht erforderlich ist (Cluster C3),
 - oder sowohl im nicht gegurteten Zustand als auch im gegurteten Zustand (belted B2) für einen Teil der in Frage kommenden Aufprallsituationen die erste und zweite Stufe der Rückhaltemittel erforderlich ist (Cluster C4).
4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass das Auslösezeitfenster $[t_A \dots t_B]$ für eine bestimmte Aufprallsituation mit Hilfe der Geschwindigkeitswerte ermittelt wird, die die Clustergrenzen U1, B1, U2, B2 des bei der Klassifizierung für diese Aufprallsituation bestimmten Geschwindigkeitsclusters bilden.
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass das Beschleunigungssignal a_x zum Generieren des zeitlichen Verlaufs der Geschwindigkeit Δv_x integriert und ggf. gewichtet wird.
6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass das Beschleunigungssignal a_x zur Ermittlung des Schwellwerts Δv_{xth} gefiltert wird und dass zumindest ein Teil der Filterparameter in Abhängigkeit von der jeweiligen Klassifizierung der Aufprallsituation bestimmt wird.
7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass das Beschleunigungssignal a_x zur Ermittlung des Schwellwerts Δv_{xth} transformiert wird und dass zumindest ein Teil der Transformationsparameter in Abhängigkeit von der jeweiligen Klassifizierung der Aufprallsituation bestimmt wird.

8. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass das Objekt hinsichtlich seiner Masse und seiner Steifigkeit durch Auswertung des Beschleunigungssignals a_x nach dem Aufprallzeitpunkt t_0 klassifiziert wird und dass diese Objektklassifizierung bei der Bestimmung des Schwellwerts Δv_{xth} berücksichtigt wird.
9. Verfahren nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass die Interaktion des Kraftfahrzeugs mit dem Objekt zu Beginn des Aufpralls in Abhängigkeit von der Klassifizierung der Aufprallsituation ausgewertet wird.
10. Verfahren nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass zur Erfassung starker Signalspitzen zu Beginn des Aufpralls eine Kurzzeitintegration des Beschleunigungssignals a_x nach dem Aufprallzeitpunkt t_0 durchgeführt und ausgewertet wird.
11. Verfahren nach einem der Ansprüche 9 oder 10, dadurch gekennzeichnet, dass der Signalanstieg nach dem Aufprallzeitpunkt t_0 ausgewertet wird.
12. Verfahren nach einem der Ansprüche 8 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass Bruchvorgänge im Kraftfahrzeug und Änderungen der Barrierenhärte im Verlauf des Aufpralls über hochfrequente Schwingungen im Beschleunigungssignal a_x erfasst und in Abhängigkeit von der Klassifizierung der Aufprallsituation ausgewertet werden.
13. Verfahren nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, dass die hochfrequenten Schwingungen im Beschleunigungssignal a_x mit Hilfe eines Hochpassfilters erfasst werden und dass die Auswertung über Spitzenwerte erfolgt.
14. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, dass das Beschleunigungssignal a_x bis zum Aufprallzeitpunkt t_0 ausgewertet wird, um eine etwaige Vorverlagerung der Fahrzeuginsassen vor dem Aufprall zu erkennen und bei der Auslösung der Rückhaltemittel zu berücksichtigen.

15. Verfahren nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, dass das Beschleunigungssignal a_x zur Erkennung einer etwaigen Vorverlagerung zweifach integriert wird und dass die so gewonnenen Informationen mit weiteren Insassenparametern, wie der Sitzposition, der Lenkradeinstellung und/oder dem Insassengewicht, kombiniert werden.

16. Steuergerät zur Durchführung eines Verfahrens zum Auslösen von Rückhaltemitteln in einem Kraftfahrzeug im Falle eines Aufpralls bzw. einer Kollision mit einem Objekt nach einem der Ansprüche 1 bis 15.

15

20

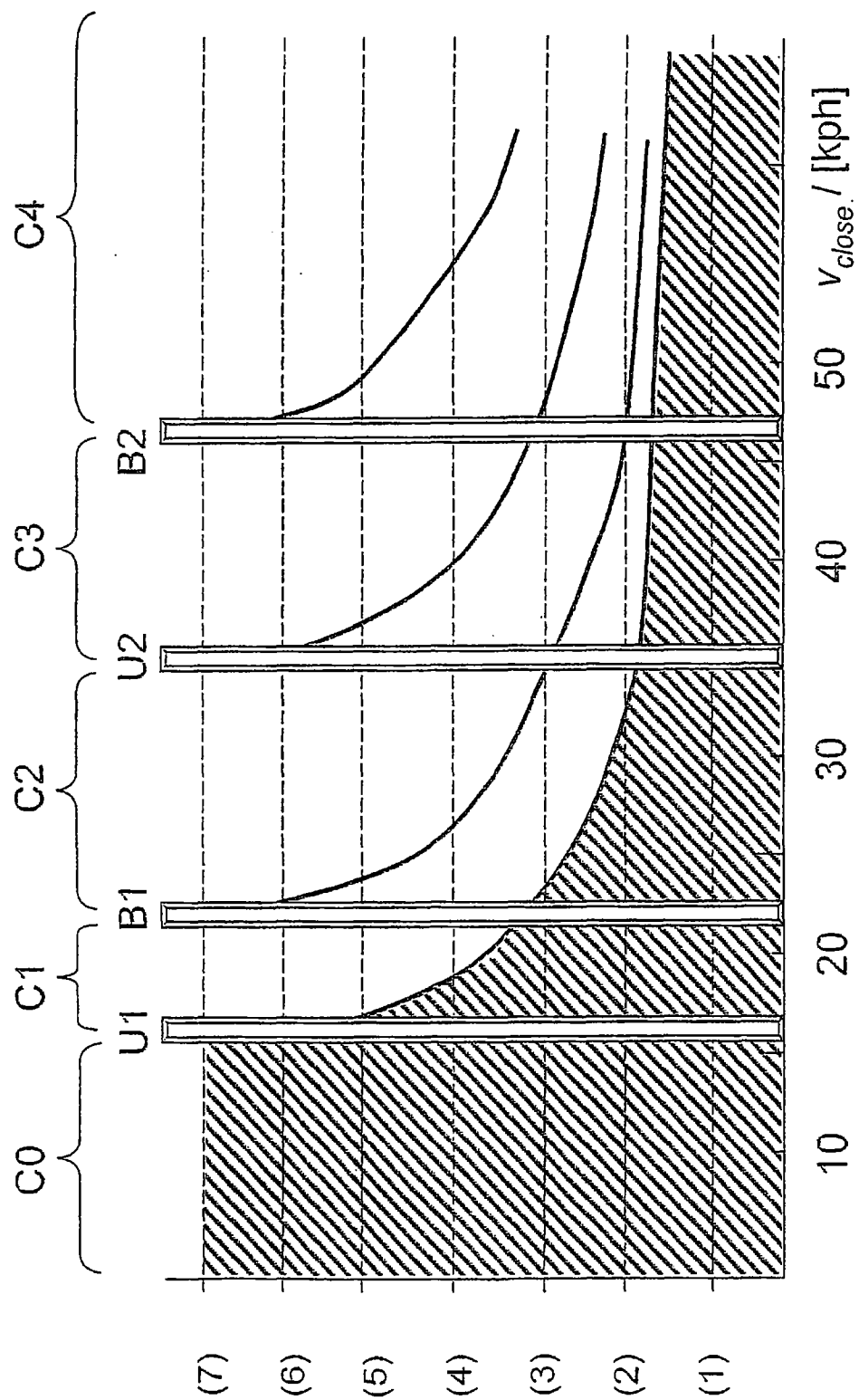


Fig. 1

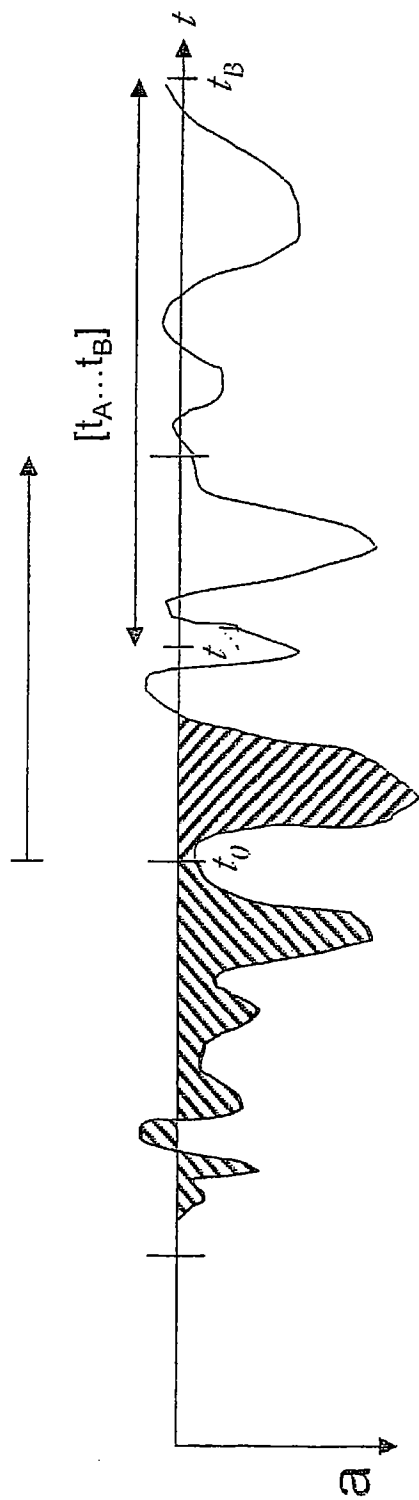


Fig. 2

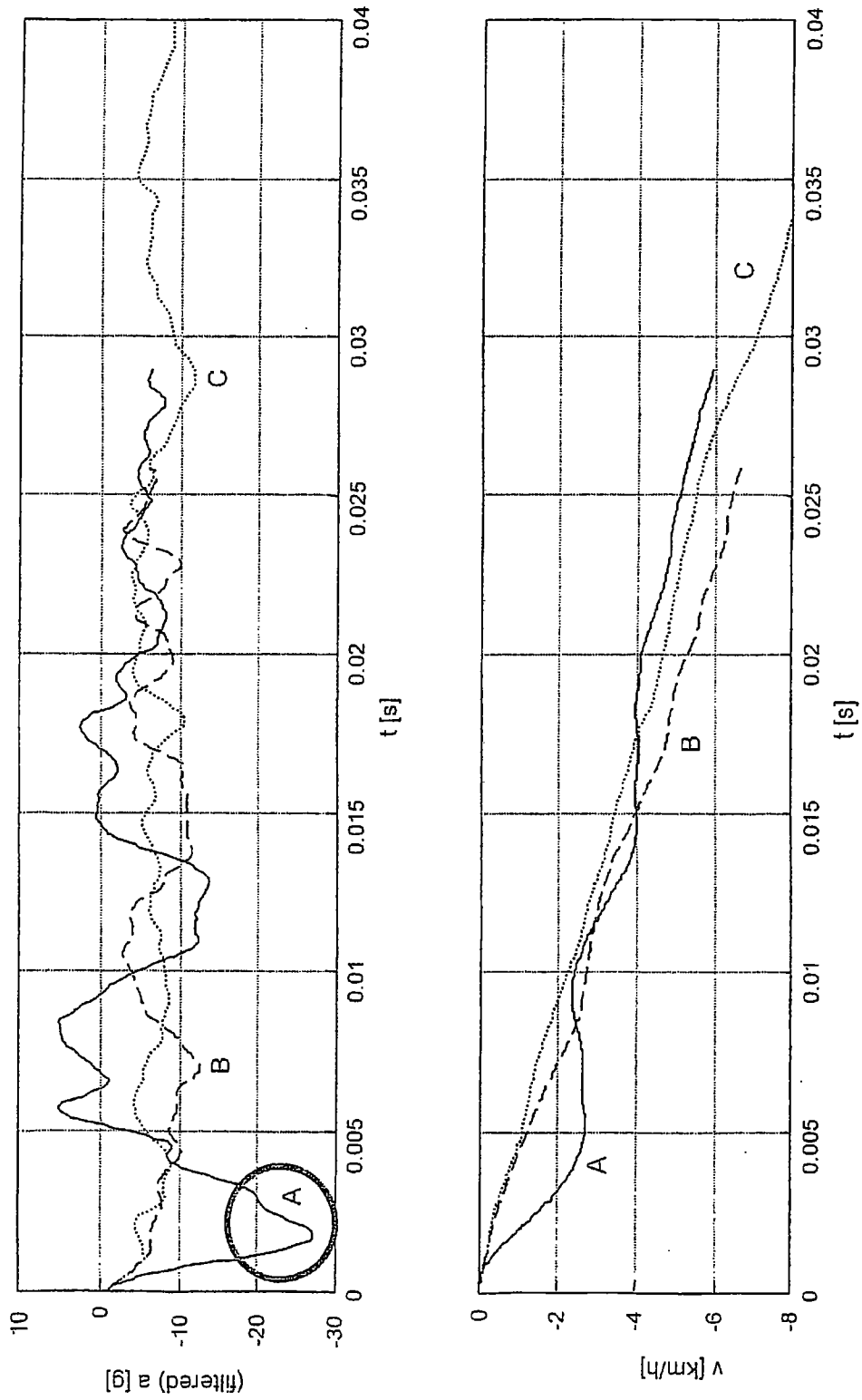


Fig. 3

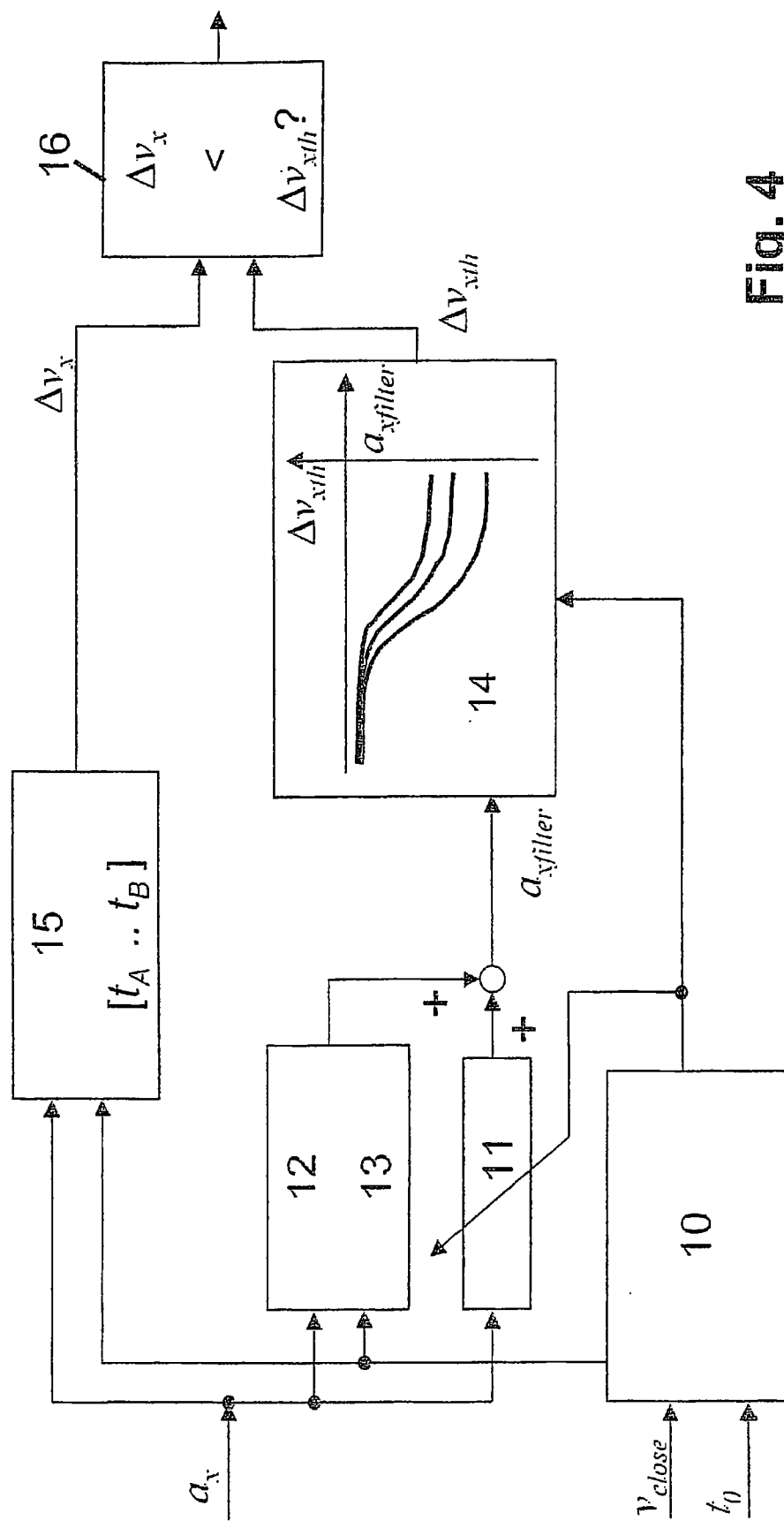


Fig. 4

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/DE 01/04408

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
 IPC 7 B60R21/01

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 B60R

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

PAJ, EPO-Internal

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1999, no. 14, 22 December 1999 (1999-12-22) -& JP 11 255060 A (KANSEI CORP), 21 September 1999 (1999-09-21) abstract -& US 6 305 709 B1 (KANSEI CORP) 23 October 2001 (2001-10-23) abstract column 6, line 12 -column 7, line 33; figures 2,3	1-16
A	US 5 835 007 A (KOSIAK WALTER KIRK) 10 November 1998 (1998-11-10) the whole document --- -/-	1-16

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

° Special categories of cited documents:

A document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

E earlier document but published on or after the international filing date

L document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

O document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

P document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

T later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

X document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

Y document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.

& document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

31 May 2002

Date of mailing of the international search report

10/06/2002

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
 NL - 2280 HV Rijswijk
 Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
 Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Lecomte, D

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/DE 01/04408

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	WO 90 09298 A (BOSCH GMBH ROBERT) 23 August 1990 (1990-08-23) cited in the application abstract -----	1-16

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/DE 01/04408

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
JP 11255060	A	21-09-1999	US 6305709 B1	23-10-2001
US 5835007	A	10-11-1998	NONE	
WO 9009298	A	23-08-1990	DE 3924507 A1	23-08-1990
			AU 638432 B2	01-07-1993
			AU 4946790 A	05-09-1990
			WO 9009298 A1	23-08-1990
			DE 59000470 D1	17-12-1992
			EP 0458796 A1	04-12-1991
			JP 2657154 B2	24-09-1997
			JP 7309197 A	28-11-1995
			JP 7064246 B	12-07-1995
			JP 4503339 T	18-06-1992
			KR 169312 B1	01-02-1999
			US 5014810 A	14-05-1991
			US RE36122 E	02-03-1999

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE 01/04408

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
 IPK 7 B60R21/01

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
 IPK 7 B60R

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

PAJ, EPO-Internal

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1999, no. 14, 22. Dezember 1999 (1999-12-22) -& JP 11 255060 A (KANSEI CORP), 21. September 1999 (1999-09-21) Zusammenfassung -& US 6 305 709 B1 (KANSEI CORP) 23. Oktober 2001 (2001-10-23) Zusammenfassung Spalte 6, Zeile 12 -Spalte 7; Zeile 33; Abbildungen 2,3	1-16
A	US 5 835 007 A (KOSIAK WALTER KIRK) 10. November 1998 (1998-11-10) das ganze Dokument --- -/-	1-16

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

A Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

E älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

L Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

O Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

P Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

T Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfindertischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

Y Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfindertischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

Z Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

31. Mai 2002

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

10/06/2002

Name und Postanschrift der internationalen Recherchenbehörde

Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
 NL - 2280 HV Rijswijk
 Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
 Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Lecomte, D

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	WO 90 09298 A (BOSCH GMBH ROBERT) 23. August 1990 (1990-08-23) in der Anmeldung erwähnt Zusammenfassung -----	1-16

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE 01/04408

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
JP 11255060	A	21-09-1999	US	6305709 B1	23-10-2001
US 5835007	A	10-11-1998	KEINE		
WO 9009298	A	23-08-1990	DE	3924507 A1	23-08-1990
			AU	638432 B2	01-07-1993
			AU	4946790 A	05-09-1990
			WO	9009298 A1	23-08-1990
			DE	59000470 D1	17-12-1992
			EP	0458796 A1	04-12-1991
			JP	2657154 B2	24-09-1997
			JP	7309197 A	28-11-1995
			JP	7064246 B	12-07-1995
			JP	4503339 T	18-06-1992
			KR	169312 B1	01-02-1999
			US	5014810 A	14-05-1991
			US	RE36122 E	02-03-1999